



TEKNILLINEN TIEDEKUNTA

JAKAMISTALOUS LIIKENTEESSÄ

Inka Järvinen

YMPÄRISTÖTEKNIikka

Kandidaatintyö

Toukokuu 2021

TIIVISTELMÄ

Jakamistalous liikenteessä

Inka Järvinen

Oulun yliopisto, Prosessi- ja ympäristötekniikan tutkinto-ohjelma

Kandidaatin työ 2021, 32 s.

Työn ohjaaja(t) yliopistolla: Virve Merisalo

Tässä kandidaatin työssä tutustutaan jakamistalouteen ja sen vaikutukseen liikenteen näkökulmasta. Perehdytään ensin kirjallisuuskatsauksena jakamistalouteen käsitteenä ja sen pääpiirteisiin liikenteessä. Tutustutaan myös tarkemmin kahteen näkyvimpään jakamistalouden muotoon liikenteessä, yhteiskäyttöautoihin sekä kimppakyyteihin. Näihin perehdytään kirjalliskatsauksella sekä tutustumalla erilaisiin alan palveluihin ja pilottihankkeisiin. Työssä pyritään selvittämään jakamistalouden vaikutukset liikenteessä sekä sen tämän hetkinen tilanne.

Jakamistalous on tulevaisuudessa yhä tärkeämmässä roolissa kestävä kehityksen saralla ja tätä kautta se tulee näkymään enemmän myös liikenteessä. Tällä hetkellä on yhteiskäyttöautojen sekä kimppakyytien osuus vielä vähäistä, mutta jotta liikenteestä saadaan vähäpäästöisempää ja tulevaisuuden maailmaan sopivampaa, tulee niiden suosio kasvamaan. Yhteiskäyttöpalveluiden muotoja on monia, tässä työssä käydään tarkemmin läpi round trip, free floating sekä vertaisvuokraus palvelumallit. Kimppakyytien muotoja on olemassa huomattavasti vähemmän kuin yhteiskäyttöpalveluiden muotoja. Palvelut kimppakyytien parissa ovat vielä harvassa sitä rajoittavan taksilain vuoksi. Kyydeistä ei laillisesti saa tehdä tuloa, joten palveluiden muodostaminen on haastavaa. Erilaisten yhteisöiden sisällä toimivat ryhmät ovatkin suuressa roolissa kimppakyytien toiminnassa.

Työssä käydään lisäksi läpi yhteiskäyttöpalveluiden sekä kimppakyytien vaikutusta yhteiskunnassa sekä päästöjen vähentämisessä. Yhteiskäyttöautojen sekä kimppakyytien suosiminen vähentävät autojen määrää liikenteessä sekä sitä kautta ajavat liikennettä kokonaisuutena kohti liikennepolitiikan tavoitteita. Palvelut luovat liikenteeseen uuden mahdollisuuden liikkua ympäristöystävällisesti omistamatta omaa autoa. Omistamisen

kulttuurista on kuitenkin haastava siirtyä palvelukeskeiseen ajatteluun, joten muutos näiden suosimiseen ei tapahdu haasteitta eikä salamannopeasti. Uusi ajattelutapa vie aikaa ja toivottavasti löytää paikkansa yhteiskunnassa liikkumisen osana.

Asiasanat: Jakamistalous, yhteiskäyttöpalvelu, kimppakyyti,

ABSTRACT

Sharing economy in transport

Inka Järvinen

University of Oulu, Degree Programme of Process and Environmental Engineering

Bachelor's thesis 2021, 32 pp.

Supervisor(s) at the university: Virve Merisalo

This bachelor's thesis will explore the sharing economy and its impacts from a perspective of transport. First let's focus on sharing economy as a concept and its main features in transport using literary review. Let's also get a closer look at the two most prominent forms of sharing economy in transport, sharing cars and carpooling. These will be explored through a literary review and through a variety of services and pilot projects in the field. The thesis aims to identify the effects of the sharing economy on transport and its current situation.

Sharing economy will play an increasingly important role in the area of sustainable development in the future and will also be more visible in transportation. At present, the part of shared cars and carpools in transport is still low, but in order to make transport more low-emission and more sustainable in the future world, their popularity will grow. There are many forms of sharing services, in this thesis we go through round trip, free floating as well as peer-to-peer rental service models. There are significantly fewer forms of carpooling than forms of sharing services. Services among carpooling are still rare due to the taxi law restricting it. The rides are legally not allowed to be made into income, so forming the services is challenging. Groups within different communities are play a big role in carpooling activities.

This thesis will also go through the impact of sharing services and carpooling in society and reducing emissions. The preference of sharing cars and carpooling reduces the number of cars in traffic and therefore drive traffic as a whole towards the goals of transport policy. Services create a new opportunity for transport to move around environmentally friendly without owning a car. Moving from the culture of owning to

service-centric thinking is challenging, so the change to popularizing these will not happen without challenge nor it will happen fast. A new mindset will take its time and hopefully will find its place in society as part of transportation.

Keywords: sharing economy, sharing car, carpooling

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ

ABSTRACT

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	7
2 JAKAMISTALOUS JA LIIKENNE.....	8
2.1 Jakamistalous	8
2.2 Jakamistalous liikenteessä.....	9
3 YHTEISKÄYTTÖPALVELUT	11
3.1 Round trip.....	12
3.2 Free floating	13
3.3 Vertaisvuokrauspalvelu.....	14
3.4 Muut	15
4 KIMPPAKYYDIT	17
4.1 Kimppakyytien muodot.....	17
4.2 Pilotit	20
5 VAIKUTUKSET.....	21
5.1 Yhteiskäyttöpalvelut	21
5.2 Kimppakyydit.....	23
6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO.....	27
LÄHDELUETTELO	29

1 JOHDANTO

Omistamisen kulttuuri ja materiaalien kulutus ovat väistymässä vähitellen nousevan jakamistalouden tieltä. Tätä taloutemme tarvitseekin, sillä maapallon uusiutuvat eloperäiset biomassavarat on ylitetty ja tuottaman tavaran ja materiaalin massa on suurempi kuin biomassassa. Tässä tilanteessa on jakamistalous tarvittava ja tervetullut lisä talouteen.

Omistamisen kulttuurin muutos on havaittavissa myös liikenteessä, joten jakamistalous on noussut esille myös siellä. Käyttäjien omistuksessa olevien autojen määrä vähenee pikkuhiljaa ja tilalla käytetään joukkoliikenteen lisäksi myös erilaisia palveluita, kuten yhteiskäyttöpalveluita sekä kimppakyytejä. Muutos palvelulähtöiseen liikkumiseen on vielä verrattain pientä, mutta tulevaisuudessa tulee kasvamaan.

Tässä työssä tutustutaan tarkemmin jakamistalouteen ja sen vaikutuksiin liikenteessä. Keskitytään kahteen yleisimmin liikenteessä nähtävään jakamistalouden muotoon, yhteiskäyttöpalveluihin ja kimppakyyteihin, sekä niiden vaikutuksiin niin käyttäjien kuin ympäristönkin näkökulmista. Muutokset eivät myöskään tapahdu ilman haasteita, joten tutustutaan työssä myös suurimpiin jakamistalouden murroksen tuomiin haasteisiin liikenteessä. Perehtyminen aiheeseen on tehty kirjallisuuskatsauksena sekä tutustumalla olemassa oleviin alan palveluihin.

Muutos on tulevaisuudessa väistämätöntä ja tätä varten tieto uudesta on tarpeen. Jakamistalouden esittelemine, siitä tämänkin tutkimuksen tekemine sekä mahdollisista käyttökokemuksista kertomine, ovat olennaisia osia palveluiden yleistymisessä ja muutoksessa pois omistamisen kulttuurista.

2 JAKAMISTALOUS JA LIIKENNE

2.1 Jakamistalous

Jakamistaloudella tarkoitetaan mahdollisimman vähillä resursseilla tapahtuvaa taloutta, jolla pyritään parantamaan talouden ympäristöystävällisyyttä sekä luomaan siitä nykymaailmaan soveltuva talouden muoto (Räisänen et al., 2020). Käytännössä pyritään luomaan muun muassa palveluita jo olemassa olevilla resursseilla, kuten tuomalla huoneen, huoneiston tai auton vuokraamisen osaksi arkea. Jakamistalous on nouseva trendi, mutta tunnettu talouden muoto jo teollistumista edeltävältä aikakaudelta, jolloin omistamisen kulttuuri ei myöskään ollut keskiössä. Tänä päivänä jakamistalouden mahdollistajana toimii nopeat tiedonsiirtomahdollisuudet sekä laajakaistat, jotka internetin välityksellä yhdistävän palvelun tuottajat sekä käyttäjät. (Harmaala et al., 2017 s. 20)

Nopeiden laajakaistojen lisäksi jakamistaloutta edesauttaa ihmisten ympäristötietoisuus sekä halu toimia ympäristöä kuormittamatta (Lahti, Selosmaa, 2013 s.13). Omistuskaskeisuuden muuttuminen käyttöoikeuden arvostamiseksi on myös suuri tekijä jakamistalouden suosion kasvussa. Kuluttajat ovat valmiita luopumaan omistamisesta ja avoimempia vuokraamaan tai lainaamaan tarvitsemiaan hyödykkeitä. Tämä edesauttaa jakamistalouden lisäksi myös ympäristön hyvinvointia sekä luonnonvarojen riittämistä pidemmälle tulevaisuuteen. (Harmaala, et al., 2017 s. 31)

Nykyinen elämäntapa ja teollistuneiden maiden elämän taso on yltänyt niin korkealle, että kaikki tavarat eivät ole käyttötavaroita eivätkä edes satunnaisia hyödykkeitä. Tämä kuormittaa ympäristöä ja ympäristön tilan parantamiseksi usein nähdään elämän tason alentamista ja hyödykkeiden vähempää käyttöä. Jakamistalous yhdistää nykyisen elämäntavan ja ympäristöystävällisen elämän: hyödykkeistä ei tarvitse luopua, mutta niitä voi esimerkiksi kierrättää tai jakaa niin, ettei ympäristö kuormitu. (Lahti, Selosmaa, 2013, s.81)

Jakamistaloudella on niin suoria kuin epäsuoriaakin hyötyjä. Suoria hyötyjä muodostuu esimerkiksi yhteiskäyttöautojen päästövähennyksien kautta ja epäsuoria esimerkiksi yllämainittuiden hyödykkeiden jakamisen tai kierrättämisen kautta. Nykyisten resurssien

ja tavaroiden käyttö järkevästi ja tehokkaasti on iso osa jakamistalouden muodostamia hyötyjä. Tämänhetkisen tavaranto tuotanto ja kulutus heittävät luonnon varoja hukkaan, ilman että kuluttajat edes ovat tietoisia tästä. Suuri osa haitoista tapahtuu jo tuotantovaiheessa, mikä usein jää kuluttajilta ostopäätöstä tehdessä huomioimatta. Jakamistalous edistäisi jo olemassa olevien tavaroiden päättymistä uudelleen käyttöön, jolloin tuotannosta ei muodostu turhia päästöjä, luonnon varojen tuhlaamista eikä jätettä. (Lahti, Selosmaa, 2013 s.78).

Jakamistalouden edistäminen ja suosion kasvu ovat tärkeitä niin ympäristön kuin talouden kehityksen kannalta. Jakamistalous vie taloutta kohti tätä päivää ja pyrkii vielä tekemään sen luoden kestävä kehitystä sekä ympäristöystävällisyyttä. (Harmaala et. al, 2017 s.146) Milon (2020) mukaan on saavutettu kriittinen piste, jossa ihmisten tuottaman tavaranto ja materiaalin yhteismassa ylittää kaiken maapallolla olevan eloperäisen biomassan. Resursseja jakamistalouden toteuttamiseksi siis löytyy, kunhan niitä osataan käyttää oikein ja tehokkaasti.

Jakamistalouden yleistymisessä ovat haasteena ihmisten omistamisenhaluisuuden ja siitä pois pääsemisen lisäksi myös verohallinnolliset seikat. Suomessa verotusjärjestelmä on suunnattu toimimaan erilaisella aikakaudella, jossa eri toimijoilla voi olla eri verotuksellinen asema, jonka mukaan verotus toteutetaan. Koska jakamistalouden piirissä toimijoiden oikeusrelaatiota ovat vaikeasti määritettävissä, on verotuskin hankalaa. Eri toimijoiden toimenkuvan tai roolin selvittäminen on tärkeää myös velvoitteiden ja vastuunjaon kannalta. (Harmaala et. al s.106-107)

2.2 Jakamistalous liikenteessä

Jakamistalous näkyy kaikkialla, ja liikenteessä jopa suorina vaikutuksina. Jakamistaloudessa pyritään vaikuttamaan ympäristöystävällisyyteen ja kestävyyteen ja liikenne onkin oiva kohde vaikuttaa näihin. Liikenteen päästöjen osuus Suomen päästöistä on miltei viidesosa (Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020) ja jotta päästään liikennepolitiikan tavoitteisiin, tarvitaan liikenteen saralle muutosta jakamistalouden suuntaan. Jakamistalous näkyy eniten liikenteessä kimpapakyyteinä sekä yhteiskäyttöpalveluina. (Harmaala et. al, 2017 s.112)

Verotukselliset seikat luovat haasteita jakamistalouden harjoittamiselle myös liikenteen puolella. Esimerkiksi kimppekyydissä tulisi kuljettajan maksaa veroa saaduista mahdollisista tuloista, mutta esimerkiksi lähtö- ja päätepiste sekä kuljettajan ja matkustajien välinen suhde vaikuttavat verotettavaan tuloon. Käytännössä voidaan yleistää, että mikäli kuljettaja ei tee matkallaan tuloa, ei verotusta tarvita. Haastavan arvioinnista kuitenkin tekee se, että mikä lasketaan tuloksi. Jos kulut jaetaan tasan, ei kuljettaja saa ”ylimääräistä” korvausta ajamisesta, mutta kuitenkin hyötyy kustannusten jakamisessa verrattaessa, jos hän olisi tehnyt matkan yksin. (Harmaala et al, 2017, s.112-113)

Yhteiskäyttöautot ovat hyvä esimerkki jakamistalouden suorista hyödyistä. Ympäristöystävällisyys ja päästöjen vähentäminen on tarpeellista ja mahdollista toteuttaa, mikäli jakamistalouden mukaisia toimia harjoitetaan myös liikenteessä. Suomessa autojen käyttöaste on hyvin pieni ja autokanta on suuri. Autokanta olisi siis riittävä käyttäjien tarpeisiin, jos sitä käytettäisiin esimerkiksi yhteiskäyttöautojen tai kimppekyytien muodossa. (Lahti, Selosmaa, 2013)

Ympäristön positiivisia vaikutuksia puoltaa myös pohjoisamerikkalainen tutkimus, jossa on laskettu yhteiskäyttöautojen vaikutus kulutukseen kotitalouksissa. Taloudet, jotka ovat siirtyneet yhteiskäyttöautojen käyttöön, vähensivät autolla ajettuja kilometrejä vuodessa 27 prosenttia, joka samalla vähentää päästöjä miltei saman verran. Myös kävelyn, pyöräilyn sekä julkisen liikenteen käyttö kasvoi, kun kotitalous alkoi käyttämään yhteiskäyttöautoja. Positiiviset vaikutukset ovat siis suoria ja todistetusti olemassa. (Lahti, Selosmaa, 2013 s.83).

Jakamistalous tukee vahvasti liikennepolitiikkaa ja sitä kautta ilmastopolitiikan tavoitteita. Yhteiskäyttöpalveluiden ja kimppekyytien yleistyessä liikenteen päästöt vähenevät, jolloin siirrytään lähemmäs ilmastopolitiikan tavoitteita eli liikenteen päästöjen puolittamista vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä. Nämä eivät kuitenkaan yksin riitä vaan tulee myös muihin liikennepolitiikan seikkoihin kiinnittää huomiota. On hyvä nähdä esimerkiksi yhteiskäyttöautot tulevaisuudessa lisänä nykyisessä yhteiskunnassa, ei korvaamassa tai hankaloittamassa mitään. (Kontinen, 2019).

3 YHTEISKÄYTTÖPALVELUT

Yhteiskäyttöpalvelut ovat liikenteessä toimivia palveluita, esimerkiksi yhteiskäyttöautoja tai muita yhteiskäyttökulkuvälineitä. Yhteiskäyttöautoihin lukeutuvat niin yksityishenkilöiden kuin yritystenkin vuokraaman autot. Tavoitteena kaikissa yhteiskäyttöpalvelun muodoissa on mahdollistaa kulkuväline käyttöön silloin, kun käyttäjä sitä tarvitsee, helposti ja vaivattomasti. Näin ollen ei kuluttajan tarvitse esimerkiksi ostaa omaa autoa ja auton omistaja saa pienennettyä autoon liittyviä kuluja ja kustannuksia. (Lahti, Selosmaa, 2013, s.8) Ajatuksena on tuoda liikenne ja liikkuminen osaksi palvelua.

Yhteiskäyttöautoilun suurena mahdollistajana on internetin kehitys sekä kasvava tietotaito sen käytöstä. Internet-sivut ja erilaiset applikaatiota yhdistävät kuluttajat palvelun tarjoajiin ja helpottavat yhteiskäyttöpalveluiden toimintaa merkittävästi. (Lahti, Selosmaa, 2013) Applikaatioiden nykyaikaisuus, helppous ja vaivattomuus ovat kiinteästi osana yhteiskäyttöpalveluiden pääideaa ja suurin eroavaisuus esimerkiksi perinteisiin vuokra-autoihin tai muihin kulkuvälineisiin, joiden vuokraamiseen käyttäjä sitoutuu pidemmäksi aikaa.

Yhteiskäyttöpalveluista tunnetuin on luultavasti yhteiskäyttöautot. Maailmalla yhteiskäyttöautojen määrä on suuressa kasvussa, muun muassa Keski-Euroopassa sekä Yhdysvalloissa ovat yhteiskäyttöautot olleet käytössä jo pidemmän aikaa. Yhteiskäyttöautojen levikki kasvaa kokoajan ja on Suomessakin kasvava trendi. Suomessa lainsäädäntö ja pitkät välimatkat kaupunkikeskittymien ulkopuolella hankaloittavat yhteiskäyttöautojen suosion kasvua, mutta näihinkin ongelmiin pyritään löytämään ratkaisuja. (Harmaala, et. all, 2017 s.142)

Yhteiskäyttöpalveluiden tarjoajia on monenlaisia, niin kuin myös palvelumuotojakin. Erilaiset palvelumuodot ovat tiivistettynä alla olevassa Taulukossa 1. Useimmiten palvelut tarjoavat esimerkiksi maksu- tai varausjärjestelmän sekä mahdollisesti vakuutuksen, mutta itse autot tai muut kulkuneuvot voivat olla joko yksityisten käyttäjien tai yritysten omistuksessa. Myös kaupunkipyörät sekä muut erilaiset useamman käyttäjän käytössä olevat kulkuvälineen lasketaan yhteiskäyttöpalveluiksi.

Taulukko 1. Yhteiskäyttöpalveluiden muodot, niiden käyttö sekä asiakaskunta.

<i>Palvelumuodot</i>	<i>Käyttö</i>	<i>Asiakaskunta</i>
<i>Round trip</i>	Vuokraus ihmisen ja liiketoiminnan välistä, palautus haku paikkaan	Yksityishenkilöt, yhteisöt ja yritykset
<i>Free floating</i>	Vuokraus ihmisen ja liiketoiminnan välistä, palautus mihin tahansa palvelualueen sisällä.	Yksityiset henkilöt
<i>Vertaisvuokraus</i>	Vuokraus ihmisten välistä, palveluntarjoajan applikaation kautta.	Yksityiset henkilöt

3.1 Round trip

Yhteiskäyttöpalvelumallit voidaan jakaa joko riippuen palautuksesta tai asiakaskunnasta. Round trip -malli on esimerkki, kuinka jaotella palvelut palautuksen perusteella. Tässä mallissa vuokrattava yhteiskäyttöauto palautetaan samaan paikkaan mistä se on vuokrattukin. Vastakohta Round trip -mallille on free floating -malli. (Liikennevirasto, 2018) Esimerkkejä Round trip -mallia käyttävistä yrityksistä ovat muun muassa City Car Club sekä 24go/Go Now!, joille on yhteistä Round trip -mallin lisäksi ihmisen ja liiketoimen välinen vuokraus.

City Car Club (lyhenne CCC) tarjoaa yhteiskäyttöpalvelua, jossa vuokraaminen tapahtuu käyttäjän sekä yrityksen välillä. CCC omistaa autoja, joita tarjoaa yhteiskäyttöpalveluina yksityisten asiakkaiden lisäksi myös yrityksille, taloyhtiöille sekä yhteisöille. Taloyhtiöt voivat esimerkiksi valita taloyhtiönsä pihalle yhteiskäyttöautoja, jolloin ei asukkaiden tarvitse omistaa omia autojaan. Yritykset taas voivat säästää taloudellisesti valitsemalla henkilöstön liikuttamiseen yhteiskäyttöauton esimerkiksi taksin sijasta. (Suomen kaupunkiautot Oy, 2020b)

City Car Club on pääkaupunkiseudulla toimiva suomalainen yhteiskäyttöautopalveluita kehittävä yritys. CCC on yksi vanhimmista suomalaisten tuntemista yhteiskäyttöpalvelun tuottajista ja sen juuret vievätkin jo 2000-luvun alkuun. Vuonna 2003 myönnettiin City Car Clubille Uudenmaan ympäristöpalkinto. (Suomen kaupunkiautot Oy, 2020a) CCC on hyvä esimerkki siitä, kuinka yhteiskäyttöpalveluiden arvoa yhteiskunnassa halutaan korostaa ja tuoda niitä kuluttajien tietoisuuteen.

Toinen CCC:n kaltainen autoja omistava ja niitä pieniksi ajoiksi vuokraava yritys on 24 Rental Network Oy ja tarkemmin sen alla toimivat 24go ja Go now! -palvelut. 24go palvelu toimii pääkaupunkiseudulla, kun taas Go now! toimii muualla Suomessa. Näiden palveluiden yhteiskäyttöautot muistuttavat pitkälti vuokra-autoja, mutta niiden vuokraaminen tapahtuu lyhyemmälle aikavälille ja on kaikin puolin helpompaa. Yrityksellä onkin 24rent -palvelu, jonka tarkoituksena on vuokrata autoja pidemmälle ajalle. 24 Rental Network Oy on oiva esimerkki, kuinka tuoda esiin yhteiskäyttöautojen ja vuokra-autojen erot palveluiden kautta. (24 Rental Network Oy, 2021)

3.2 Free floating

Free floating -mallissa yhteiskäyttöpalvelut omistaa yritys tai yhteisö, kuten Round trip -mallissa. Erona mallien välillä on kuitenkin se, että free floating -mallissa voi esimerkiksi auton palauttaa mihin tahansa tietyn ennalta määritetyn palvelualueen sisälle. Näin ollen voi autoja myös ottaa käyttöön suoraan kadun varresta, mistä lähin sillä hetkellä sattuukaan löytymään. Free floating -malli sopii suuriin kaupunkeihin, missä yhteiskäyttöpalvelut voidaan yhdistää osaksi julkista liikennettä. (Liikennevirasto, 2018) Tätä mallia käyttää esimerkiksi Suomessakin toiminut DriveNow sekä VOI.

DriveNow on ollut Suomessa käytössä vuosina 2017-2020 finanssikonserni OP:n alaisuudessa. Se tarjoaa varaus- ja maksujärjestelmän, jota eri yritykset eri puolella maailmaa voivat käyttää. OP oli sijoittanut ostamalla autoja, joita tarjosi käyttäjille DriveNow applikaation kautta. OP joutui kuitenkin luopumaan DriveNow palvelusta keväällä 2020. DriveNow on suosittu ympäri maailmaa ja käytössä esimerkiksi monessa eri Euroopan pääkaupungissa. (Parviala, 2020)

Toinen esimerkki free floating -mallia käyttävästä yhteiskäyttöpalvelusta on sähköpotkulautoja vuokraava VOI. VOI on ruotsalainen yritys, joka on laajentanut toimintaansa ympäri Eurooppaa mukaan lukien Suomeen. VOI potkulaudat ovat Suomessa käytössä Helsingissä, Turussa sekä Tampereella, jossa kaupunkialueella voi potkulaudan vuokrata ja palauttaa mihin tahansa sovelluksen kartalla näkyvän alueen sisällä. VOI on ensimmäinen Euroopassa toiminut sähköpotkulautoja vuokraava palvelu, jonka suosio on kasvanut muutamassa vuodessa merkittävästi. Voidaankin olettaa potkulautojen jäävän osaksi katukuvaa myös tulevaisuudessa niiden ollessa hyvin ympäristöystävällisiä, hiljaisia sekä matalalla kynnyksellä käytettäviä. (VOI, 2021)

3.3 Vertaisvuokrauspalvelu

Toinen tapa jaotella yhteiskäyttöpalveluita on jakaa ne asiakaskunnan mukaan. Tällöin voi asiakkaana joko toimia vain palvelun käyttäjä tai käyttäjä ja tarjoaja. Vertaisvuokrauspalvelu on malli, jossa palvelun asiakkaan toimivat niin palvelu käyttäjät kuin tarjoajatkin. Toisin sanoen palvelu kokoaa yhteen tarjoajat ja käyttäjät, esimerkiksi nettisivun tai applikaation avulla. Vertaisvuokrauksessa yhteiskäyttöautojen tapauksessa vuokrataan yksityisessä omistuksessa olevia autoja niitä tarvitseville. (Liikennevirasto, 2018)

Yksi esimerkki vertaisvuokrauspalvelun tarjoajasta on tanskalainen yritys GoMore, jonka kautta voi rekisteröityneet käyttäjät vuokrata auton tai laittaa oman autonsa vuokralle. GoMore toimii Tanskan lisäksi Ruotsissa sekä Espanjassa ja on syksyllä 2020 rantautunut myös Suomeen. GoMorea käyttää yhteensä 2,5 miljoonaa jäsentä, joten sen suosion voidaan olettaa kasvavan myös Suomessa. (Perkiö, 2020)

Shareit.global Oy on GoMoren tapaan sivusto, joka tarjoaa vertaisvuokrauspalvelun nimeltä Blox Car. Poiketen GoMoresta, Shareit on täysin kotimainen yritys, jonka pääpaino on nostaa yhteiskäyttöpalveluiden merkitystä Suomessa. (Shareit.global Oy, 2019) Blox Car on Shareit.global Oy:n palvelu, jossa yhteiskäyttöpalvelun kohteena ovat autot. Tulevaisuudessa on Shareit aikeissa perustaa myös muita yhteiskäyttöpalveluita perustuen muihin kulkuneuvoihin, kuten esimerkiksi veneisiin. (BloxCar, 2017)

3.4 Muut

Yllä kerrottujen palvelun tarjoajien lisäksi on olemassa palveluita, joissa yhdistetään kaksi eri mallia. Esimerkiksi Perille asti -hankkeeseen kuulunut suomalainen kaupunkivenepalvelu Skipperi on yhdistänyt palveluihinsa niin vertaisvuokrauspalveluita kuin tavanomaisempaa venevuokrausta. Skipperi palveluun sitoudutaan koko kesäkaudeksi, jolloin käyttäjällä on käytössään kaikki Skipperin omistuksessa olevat veneet niin Suomessa kuin ulkomaillakin, sekä lisäksi toisten käyttäjien palveluun vuokralle laittamat veneet. Veneen voi varata joko äkkilähdöllä vaikka samana päivänä tai ennakkovarauksella isompaa reissua silmällä pitäen. (Skipperi, 2021)


Skipperi on oiva esimerkki siitä, kuinka yhteiskäyttöpalvelun suosio on kasvussa ja sen tulevaisuuteen halutaan panostaa monien eri tahojen avulla. Skipperi on lähtenyt rahoitetusta hankkeesta, jossa erilaisia pilottihankkeita on kokeiltu toimivuutensa ja suosionsa kannalta. Skipperi -pilotti otti tästä tuulta purjeisiin ja toimii nykyään itsenäisenä palveluna, joka palvelee veneilijöitä eri tarpeisiin eri satamissa. Kuvassa 1 nähdään Skipperin kotisivut, josta voidaan huomata kuinka Skipperi on kasvattanut suosiotaan jo yli 800 vertaisvuokrausveneen suuruiseksi yli 200 satamaan.

Kaksi tapaa päästä vesille

Vuokravene

Vuokraa vene suoraan omistajalta


Löydä unelmiesi vene pitkälle tai lyhyelle seikkailulle. Valikoimista löydät yli 800 venettä pohjoismaissa.



Skipperi Fleet


Skipperi-veneet kuukausimaksulla

Käytössäsi on yli 20 kotisatamaa ja 170 Skipperi-moottorivenettä Suomessa.




Suosikejamme


Katso kaikki veneet




Helmsman Senorita
Paraisten Venekeskus, Parainen
≈ 538 € / viikko



Albatross Flying 871
Humallahden Venekerho, Helsinki
≈ 1076 € / viikko



AMT 200 DC
Hirvensalo, Turku
179 € / päivä



Beneteau First 260 Spirit
Hoski, Helsinki
≈ 682 € / viikko

Kuva 1. Kuvakaappaus Skipperi -nettisivun etusivulta. (Skipperi, 2021)

Eri palvelumuotojen yhdistämisen lisäksi on useampikin yritys julkaissut sivuston, jonka avulla voi varata tai suunnitella matkan lähtöpisteestä määränpäähän käyttäen eri liikkumismuotoja. Tämän kaltaisten sivustojen ideana on luoda kuluttajalle mahdollisuus kulkea yhtä sujuvasti kuin omalla autolla, mutta käyttäen esimerkiksi julkisia tai erilaisia yhteiskyytipalveluita. Tämän kaltaisia perille asti vieviä palveluita tarjoavat Suomessa esimerkiksi Whim sekä Kyyti. (Whim, 2021)

4 KIMPPAKYYDIT

Toinen jakamistalouteen kuuluvan liikkumisen muoto on kimppakyydit. Kimppakyydeiksi lasketaan kaikki automatkat, jotka kuljetaan yhdessä muiden kanssa. Matkat voivat olla toistuvia, esimerkiksi työ- tai harrastusmatkoja, tai satunnaisia matkoja. (Harmaala, et. all, 2017 s.112) Kimppakyydeissä ei kuljettaja aja matkaa kuljetettavan vaan omien menojensa mukaan.

Kimppakyytejä ovat kaikki kyydit, joissa toinen otetaan kyytiin oman matkan ajaksi eikä siitä peritä maksua muuhun, kuin matkan kulujen kattamiseen. Mikäli matkasta pyydetään niin kutsuttua vaivanpalkkaa tai muuta tuottoa, kuuluu se taksilain piiriin ja on näin suoritettava vain luvan alaisena. Kimppakyytien idea onkin tarjota kuljettajalle sosiaalisia kontakteja sekä mahdollisuutta toimia ympäristön hyväksi ja avuksi tutuille tai tuntemattomille. (Motiva, 2020)

4.1 Kimppakyytien muodot

Kimppakyytien muotoja on olemassa huomattavasti vähemmän kuin yhteiskäyttöpalveluiden muotoja, ja ne ovat esiteltyinä alla olevassa taulukossa 2. Kimppakyytipalveluita rajoittaa pääasiassa taksilaki, jonka myötä ei kyytiä suoraan kuluttajalle tarjoavia palveluita voi olla. Suurin osa palveluista on joko kyytiä tarjoavia ja kyytiä tarvitsevia kokoavia sivustoja tai applikaatioita. Näiden lisäksi kimppakyytejä sovitaan usein eri yhteisöiden tai ryhmien välille, jolloin varsinaista uutta palvelua ei edes tarvita.

Maailmalla tunnettu yhteiskyytipalvelu Uber on helposti sekoitettavissa kimppakyydiksi. Tämä ei kuitenkaan ole laskettavissa kimppakyydiksi, sillä vaikka siinä usean kyytiä tarvitsevat kyydit yhdistetäänkin, ei kimppakyydin määrittely toteudu. Palvelu toimii kuten kutsutaksi ja kuuluu näin taksilain piiriin. (Harmaala et all., 2017, s. 116)

Taulukko 2. Kimppakyytien muodot, niiden käyttö sekä asiakaskunta.

<i>Kimppakyytien muodot</i>	<i>Käyttö</i>	<i>Asiakaskunta</i>
<i>Kimppakyytipörssi</i>	Kimppakyyti sovitaan palvelun tai jo olemassa olevan esimerkiksi nettisivun kautta.	Yksityishenkilöt
<i>Yhteisökimppakyydit</i>	Kyyti sovitaan joko keskenään tai palvelun avulla tietyn yhteisön kanssa.	Naapurit, kollegat, muut tietyn yhteisön jäsenet
<i>Tavaroiden kimppakyyti</i>	Tavaroiden kimppakyyti sovitaan palvelun kautta	Paketit

Kimppakyytipörssit

Yksi esimerkki kimppakyytipörsseistä on nettisivusto PiggyBaggy. PiggyBaggy tarjoaa käyttäjilleen mahdollisuuden löytää kimppakyyti tai tarjota sitä. Lisäksi mikäli esimerkiksi työ- tai muu yhteisö haluaa luoda kimppakyytiverkoston vain omaan käyttöönsä, sekin onnistuu PiggyBaggy -sivustolla. Tällöin voi yhteisö luoda itselleen käyttäjäryhmän, johon voi liittyä jäseniä vain omalla ryhmätunnuksella. Näin ollen voi saman yhteisön sisällä helposti ilmoittaa mahdollisesta kimppakyydistä tai etsiä itselleen kyytiä. (Coreorient, 2021)

Toinen esimerkki kimppakyytipörssistä on erilaiset jo olemassa olevat nettisivustoja hyväksi käyttävät ryhmät, kuten Facebook -ryhmät. (Motiva, 2020). Facebook -ryhmien etuutena on valmis nettisivu, jota suurin osa ihmisistä osaa valmiiksi käyttää ja johon monella on tunnukset jo entuudestaan. Sivuston kautta ei myöskään liiku rahaa, vaan jaetuista kuluista perittävä maksu tapahtuu kuljettajan ja matkalaisen välillä, joka myös laskee kynnystä kimppakyydin käyttämisestä. Erilaisissa ryhmissä on kuitenkin huonona puolena se, että niitä on netissä paljon eivätkä ne välttämättä tavoita kaikkia potentiaalisia palvelun käyttäjiä.

Kimppakyytien yleistyminen näkyy erilaisten ryhmien lisäksi myös esimerkiksi Applen tarjoamassa Kartat -sovelluksessa. Kartat -sovellus on iPhoneen oma applikaatio, missä reittiä etsittäessä on auton, kävelyn ja julkisen liikenteen lisäksi yhtenä kulkumuotona kimppakyyti. (Apple inc., 2021) Erilaiset kyytipalvelut ovat vielä suhteellisen vähäisellä käytöllä, mutta tulevaisuudessa mahdollisesti yleistymässä entisestään.

Yhteisökimppakyydit

Yleisin kimppakyydin muoto on naapureiden, työyhteisöiden tai esimerkiksi samassa harrastuksessa käyvien kimppakyydit. Tällaiset jo ennalta tunnetut kimppakyydin muodot ovat helposti käytettäviä, sillä kyydissä oleva sekä kuljettaja ovat keskenään jo tuttuja, eivätkä toisilleen tuntemattomia. Tällöin ei myöskään verotukselliset haasteet nosta päätään yhtä paljon, sillä voidaan sopia esimerkiksi vuoroviikot, jolloin luottamuksellisen tuttavuussuhteen myötä voidaan luottaa siihen, että vuoroista pidetään kiinni.

Harrastuksiin liittyvät kimppakyydit ovat hyvin suosittuja ja nousseet jopa eri harrastuspiireissä keskusteluihin. Esimerkiksi jääkiekon harrastajien Liiga on ottanut kimppakyydit suureksi osaksi ympäristöohjelmaansa. Liigassa 64 % hiilijalanjäljestä muodostuu liikenteestä, joten kimppakyydit vaikuttaisivat selvästi koko liigan hiilijalanjälkeen. (Liiga, 2021)

Yhteisökimppakyydit sovitaan usein tuttavien kanssa kahden kesken eikä erillistä palvelua varsinaisesti tarvita. Palveluita ollaan kuitenkin tuomassa myös yhteisökimppakyytien pariin, sillä mm. yllä mainitusta PiggyBaggy -palvelusta löytyy mahdollisuus kimppakyytiyhteisön luomiseen, jolloin kyytien sopiminen myös yhteisöjen välillä helpottuu. (Coreorient, 2021)

Tavaroiden kimppakyytipalvelu

Henkilöliikenteen lisäksi voidaan kimppakyytipalveluita hyödyntää myös pakettien kuljettamiseen. Esimerkiksi yritys myXlines on luonut palvelun, joka tarjoaa ekologista pikakuljetusta Suomalaisille yrityksille ja yksityishenkilöille. Paketin kuljettajaksi voi lähteä kuka vain, kenellä sattuu olemaan menoa paketin kulkusuuntaan. Kuljettaja saa

tästä pienen korvauksen ja lähettäjä saa pakettinsa perille nopeasti, luotettavasti ja ympäristöystävällisesti. (MyXline, 2021)

4.2 Pilotit

Kimppakyytimuotoja on vielä suhteellisen vähän, yllä mainitun taksilain vuoksi. Erilaisia pilotteja ja hankkeita on kuitenkin kokeiltu ja uusia palvelumuotoja liikenteeseen kehitetään kokoajan. Tässä kappaleessa käydään läpi muutamia aiheeseen liittyviä pilotteja, jotka pyrkivät nimenomaan kimppakyytipalveluiden kehittämiseen.

Perille Asti -hanke sisälsi useampia kimppakyyteihin kannustavia kokeiluita. Muun muassa Bout - vesiliikenteen P2P-kuljetusplatform -hanke yhdisti pienveneomistajat ja kyytiä tarvitsevat ja on näin ollen esimerkki kimppakyytipalvelusta. Lisäksi hankkeen Pallo-Pojat Juniorit ry harrastuskimppakyyti on yksi esimerkki kimppakyytipalvelusta. Tässä palvelussa nuorille harrastelijoille tarjottiin kyyti harjoituksiin suoraan koulusta, jolloin harrastustoimintaa pystyttiin aikaistamaan iltapäivään, vanhempien töiden ajalle. Tämä lisäsi vanhempien ja lasten yhteistä aikaa illalla, sekä vanhempien aikaa, kun ei lapsia tarvinnut kuljettaa harjoituksiin erikseen. (Haapasalo, 2020)

Toinen esimerkki pilottihankkeesta on Tampereellakin toteutettu kimppakyytipilotti, joka kuului Vähähiilinen liikkuminen liikennehubeissa -hankkeeseen. Tässä pilottihankkeessa luotiin sovellus, johon kirjautuneet käyttäjät pystyivät ilmoittamaan kimppakyytimahdollisuuksista ja kyytitarpeista. Palvelu siis keräsi yhteen kuljettajat ja kyytiä tarvitsevat, kartoittaen samalla palvelun käyttäjien määrää. Hankkeella pyrittiin löytämään ratkaisuja kestävämpään ja älykkäämpään liikkumiseen. (Digia, 2021)

Molemmat yllä olevat esimerkit pilottihankkeista kuuluvat 6aika strategiaan.

5 VAIKUTUKSET

5.1 Yhteiskäyttöpalvelut

Keskitytään seuraavaksi yleisimmän yhteiskäyttöpalvelumuodon eli yhteiskäyttöautojen vaikutuksiin yhteiskunnassa, kuten hyötyihin, haittoihin sekä ympäristövaikutuksiin. Yhteiskäyttöautoilu voi olla tulevaisuuden ratkaisu ympäristön kannalta, mutta ei sen yleistäminen ole myöskään täysin mutkatonta.

Hyödyt

Yhteiskäyttöautojen hyödyt näkyvät ympäristön lisäksi myös käyttäjien arjessa. Kaupungistumisen myötä on auton tarve päivittäisessä elämässä vähentynyt monilla, jolloin on turha maksaa omasta autosta. Kaupungistumisen myötä ovat myös kaupunkien parkkeerausmahdollisuudet vähentyneet, joka rajoittaa osaltaan oman auton käyttöä. (Liikennevirasto, 2018)

Parkkeeraamisen kustannusten lisäksi tuo oman auton omistaminen mukanaan mahdollisesti paljon muitakin turhia kustannuksia. Yhteiskäyttöauton käyttäminen voi olla taloudellisesti kannattavampaa, mikäli oman auton käyttöaika jäisi hyvin lyhyeksi. On kuitenkin hyvä huomata, ettei yhteiskäyttöautolla voi jokaisessa tilanteessa korvata omaa autoa. Yhteiskäyttöauton käyttäminen kannattaa tehdä järkevästi, ja korvata sillä esimerkiksi vähemmän käytössä oleva perheen kakkosauto. (Liikennevirasto, 2018)

Yhteiskäyttöautoilu antaa myös mahdollisuuden käyttää eri autoja eri tarpeisiin. Esimerkiksi mikäli tarvitaan suurempaa autoa lomareissulle tai pakettiautoa muuttokuorman siirtämiseen, voi yhteiskäyttöauto olla sopiva ratkaisu. (Liikennevirasto, 2018)

Käyttäjien ja ympäristön lisäksi hyötyvät yhteiskäyttöautoista myös esimerkiksi työpaikat ja taloyhtiöt vähäisemmän parkkipaikkatarpeen vuoksi. Aamulehden tekemässä haastattelussa VVO:n vuokrauspäällikkö Miikko Purola kertoi yhteiskäyttöautopalvelun mahdollistavan kerrostalokohtaisesti jopa 30 – 40 % alennuksen pysäköintipaikkojen määrässä. Pysäköintipaikkojen maksaessa kerrostalon rakennusvaiheessa 5 000 eurosta

10 000 euroon, on pienempi pysäköintipaikkamäärä suuri säästö talon rakennusvaiheessa. Kerrostalojen pihoilla olevat yhteiskäyttöautot antavat myös käyttäjilleen ideaalisen tavan käyttää autoa suoraan omasta kotipihasta poiketen esimerkiksi joukkoliikenteestä, jonka vuoksi tulee kävellä pysäkille joissakin tapauksessa suuriakin matkoja. Helppous kasvattaa yhteiskäyttöautojen suosiota ja niiden arvoa tulevaisuudessa osana liikkumista. (Huovinen, 2017)

Haasteet

Yhteiskäyttöautoilun haasteet ovat suurimmaksi osaksi käyttäjien tottumuksissa ja muutoksessa. Tapojen muuttaminen on vaikeaa ja moni ajattelee autosta luopumisen eräänlaisena elämänlaadun huonontumisena. (Liikennevirasto, 2018)

Yhteiskäyttöautoilu on myös vielä suhteellisen tuntematon, varsinkin kun puhutaan Suomesta. Liikenneviraston vuonna 2018 tekemän kyselyn mukaan, jopa kaksi kolmasosaa ei tiennyt, mitä yhteiskäyttöautolla tarkoitetaan ja niistäkin, jotka ovat asiaan perehtyneet, vain yksi neljäsosa on kiinnostunut kyseisestä palvelusta. Toki nämä luvut ovat oletettavasti lähes kolmessa vuodessa kasvaneet, mutta kasvu on hidasta. Uusien trendien ja muutoksen hyväksyminen on aina haastavaa ja, varsinkin yhteiskäyttöautojen kohdalla, todella hidasta. (Liikennevirasto, 2018)

Käytettäessä yhteiskäyttöpalveluita on ongelmana myös esimerkiksi saatavuus, helppous ja ennakkoluulot. Yhteiskäyttöautot eivät välttämättä ole yhtä helposti tavoitettavissa kuin oma auto varsinkaan, mikäli tarvitaan jotakin erikoisia ominaisuuksia. Vaikkei autoa käytäkään jatkuvasti, on se monelle tärkeää olla käytettävissä heti, mikäli tulee tarve. (Liikennevirasto, 2018)

Yhteiskäyttöautoilussa tulee huomioon ottaa myös käyttäjien erilaiset lähtökohdat. Palveluita suunniteltaessa on hyvä ymmärtää, ettei yhteiskäyttöautot voi toimia esimerkiksi maaseudulla tai suurperheissä. Yhtenä haasteena onkin löytää oikea kohderyhmä ja saada mahdollisimman moni tästä rajatusta kohderyhmästä lähtemään mukaan, aiheuttamatta paineita niille, joille yhteiskäyttöautoilu ei ole käytännöllinen ratkaisu. On tärkeää myös kuluttajien puolesta nähdä yhteiskäyttöautoilu uutena vaihtoehtona liikkumiselle, jonka voi yhdistää osaksi omaa arkea ja elämää tehden sen kuitenkin järkevästi. (Liikennevirasto, 2018)

Ympäristövaikutukset

Käyttäjälle koituvien hyötyjen lisäksi on yhteiskäyttöautoilusta hyötyä myös ympäristölle. Yhteiskäyttöautoilu nimittäin poistaa liikenteestä turhat tai vähän käytetyt autot, vähentää autoilua ylipäättään sekä antaa useammalle pienien kulujen ansioista mahdollisuuden ajaa ympäristöystävällisemmällä, mutta mahdollisesti kalliimmalla, esimerkiksi sähkökäyttöisellä, autolla.

Suomessa autojen käyttöasteen ollessa hyvin pieni, on tällöin yhteen autoon kohdistuvat päästöt hyvin suuria. Auton elinkaaren aikana nimittäin jopa puolet sen aiheuttamista päästöistä, syntyy sen tuotantovaiheessa. Joten mikäli auto seisoo suurimman osan ajasta, on sen valmistus ja siitä aiheutuvat päästöt olleet suurimmalta osaltaan turhia. Tähän ”turhaan” ympäristönkuormitukseen tuovat yhteiskäyttöautot ratkaisun. (Perkiö, B., 2020)

Merkittävin tekijä Suomen henkilöliikenteen aiheuttamissa päästöissä on autojen määrä sekä vanha autokanta. Yhteiskäyttöautoilla tuodaan ratkaisu molempiin, sillä mitä useampi käyttää samaa autoa, sitä vähemmän autoja liikenteessä. Lisäksi mikäli matkat tehdään vielä uudehkolla yhteiskäyttöautolla, ovat päästöt huomattavasti oman auton käyttämistä alhaisemmat. (HSL Helsingin seudun liikenne, 2013)

Yksi merkittävä ero oman auton ja yhteiskäyttöauton välillä on myös kulut ja erityisesti se, että oman auton kulut ovat pääasiassa kiinteitä kuluja polttoainekuluja lukuun ottamatta, kun taas yhteiskäyttöauton tapauksessa kulut määräytyvät ajatun matkan mukaan. Tällöin autolla ajetaan vähemmän ja vain tarpeellisia matkoja, sillä ei haluta maksaa turhasta. Yhteiskäyttöautot siis myös vaikuttavat turhaan ajeluun, joka vähentää suoraan ajamisesta koostuvia päästöjä. (HSL Helsingin seudun liikenne, 2013)

5.2 Kimppakyydit

Hyödyt

Kimppakyydeissä auton käyttö tehostuu ja näin ollen saadaan ympäristöä kuormittavasta auton valmistusprosessista mahdollisimman paljon irti. Päästöjen vähenemisen lisäksi on kimppakyydeistä hyötyä myös autoilijoille itselleen, sillä kimppakyytien avulla muun

muassa parkkiongelmia ja auton käyttökustannukset pienenevät. Kimppakyyti on myös sosiaalinen tapa liikkua, joka voi edesauttaa esimerkiksi kollegojen välistä ystävyyssuhdetta. (Motiva, 2020)

Edullisemman ja sosiaalisemman vaihtoehdon lisäksi ovat kimppakyydit myös elintärkeitä esimerkiksi joillekin lapsiperheille, joiden lapset käyvät harrastuksissa. Lasten vieminen harrastukseen, sieltä hakeminen ja mahdollisesti jopa harjoitusten ajan odottaminen, vie paljon aikaa pois vanhempien päivistä sekä koko perheen ajasta. Monet harrastukset vaativat paljon varusteita, joten julkisilla tai pyörällä meno ei ole aina vaihtoehto. Tällöin kimppakyydit ovat luonteva ja jo hyvin monella käytössä oleva ratkaisu. (Luoma, 2021)

Kaupungistuvassa maassa ovat parkkiongelmia myös monelle arkipäiväisiä. Etenkin kaupungissa töissä oleville voi parkkipaikan etsiminen olla suuri haaste. Julkisilla liikkuminen ei kuitenkaan aina ole järkevä ratkaisu. Kimppakyydit voivat olla ratkaisu parkkiongelmien, sillä mitä suurempi määrä ihmisiä käyttää kimppakyytejä, sitä vähemmän autoja yhden työpaikan pihalla on. Tässä olisi mahdollisuus esimerkiksi työnantajalla vaikuttaa kimppakyytien kasvuun tarjoamalla kimppakyytiläisille pysäköintietuuksia. Näin ollen yritys kannustaisi ympäristöystävällisempään toimintaan ja työntekijät pääsisivät vaivattomammin kulkemaan töissä. (Motiva, 2020)

Autojen pienempi määrä liikenteessä lisäisi myös turvallisuutta. Esimerkiksi harrastuspaikkoihin kertyy usein paljon autoja samaan aikaan. Kimppakyydit sekä vähempi automäärä tässäkin tilanteessa vähentäisi onnettomuusriskiä ja helpottaisi myös harrastelijoiden liikkumista. (Luoma, 2021)

Haasteet

Jo aiemmin mainitut verotukselliset seikat ja niistä muodostuva epä tietoisuus on suurin haaste kimppakyytien suosion kasvussa. Saatujen tulojen verotuksellisia seikkoja hankaloittaa vielä entisestään epä tietoisuus esimerkiksi matkavähennysten tekemisestä työmatkoilla kimppakyytiä käytettäessä. Kaikista helpointa olisi luoda sopimus kyytiläisten kesken ilman, että raha liikkuu suuntaan tai toiseen. Näin ollen välttyään turhilta komplikaatioilta, kuitenkin kaikkien hyötyessä myös taloudellisesti. (Kurvinen, 2010)

6Aika -hankkeeseen kuuluvassa kimppakyyti -pilottihankkeen käyttäjätutkimuksen mukaan on kimppakyytien käytön hankaluuden lisäksi tyypillisiä kimppakyydin haasteita turvallisuuden tunteen puuttuminen sekä epäluotettavat kyydit. Molemmat näistä liittyvät nimenomaan vieraiden ihmisten välisiin kimppakyyteihin. (Digia, 2021)

Luoteen tekemässä tutkimuksessa tutkittiin kimppakyytejä käyttäneiden kokemuksia kimppakyydeistä. Esille tutkimuksessa nousi muun muassa kuljettajan ja kyydissä olevan välinen luottamus. Luottamus on tärkeä osa kyytiä, joka saattaa joissain tapauksissa olla ratkaiseva tekijä kimppakyydin valitsemiselle. Muun muassa käyttäjien omat sekä muilta kuulemat kokemukset vaikuttivat heidän luottamukseensa kyydin kuljettajaan. Luottamusta voidaankin siis kasvattaa jakamalla positiivisia kokemuksia muiden käyttäjien kanssa sekä olemalla itse aktiivinen kimppakyytien käyttämisessä ja omien positiivisten kokemusten kartoittamisessa.

Yllä mainittujen haasteiden lisäksi yhteisten pelisääntöjen puuttuminen voi olla ratkaiseva tekijä monelle kimppakyytien valintaa tehdessä. Niin kimppakyyti -pilottihankkeen kuin Luoteen tekemän tutkimuksen mukaan ovat yhteiset pelisäännöt kriittinen ja useasti puuttuva osa etenkin tuntemattomien välistä kimppakyytiä. Kimppakyytien tarkoitus on olla osana liikkumista ja helpottaa sen käyttäjien arkea. Tätä vastaan taistelee mahdollisuus väärinymmärryksiin tai muihin tilannetta hankaloittaviin tekijöihin. Tämä haaste on kuitenkin ratkaistavissa esimerkiksi kimppakyytipalveluun lisättävien yhteisten sääntöjen avulla. Myös erinäisissä ryhmissä on hyvä sopia yhteiset säännöt, jotta kimppakyytejä saadaan entistä sujuvammaksi ja luotettavammaksi. (Luode, 2019; Digia, 2021)

Ympäristövaikutukset

Kuten yhteiskäyttöautoilla, myös kimppakyydeillä saadaan vähennettyä autojen määrää liikenteessä. Kimppakyytien avulla voidaan vähentää öljypohjaisten polttoaineiden käyttöä ja tätä kautta vaikuttaa suoraan liikenteen päästöjen määrään. Autojen väheneminen liikenteessä auttaa myös muita kuin kimppakyytejä käyttäviä ajamaan taloudellisemmin ruuhkien vähentymisen myötä. (Shaheen et. all, 2018)

Suomessa yhden auton käyttöaika päivässä on hyvin vähäinen ja sillä matkustaa keskimäärin 1,4 henkilöä per matka. Auton käytön kannalta tämä on hyvin vähän,

varsinkin verrattuna auton valmistuksessa syntyviin päästöihin ja materiaalikuluihin. Auton pitäminen käyttämättömänä on myös sen omistajalle hyvin kallista siihen liittyvien verojen ja vakuutusten vuoksi. Julkisen liikenteen käyttö ei kuitenkaan aina ole mahdollista, joten ovat kimppekyydit hyvä lisä liikenteeseen ja kasvavat toivottavasti tulevaisuudessakin. (Motiva, 2020)

Riku Rantala ja 100 kysymystä ilmastosta -ohjelmassa keskusteltiin liikenteen ympäristövaikutuksista sekä liikenteen tulevaisuudesta. Ohjelmassa kävi myös ilmi, että mikäli 10 km matka kuljetaan kimppekyydeillä, on tämä ympäristöystävällisempää kuin esimerkiksi neljän aikuisen lihansyöjän kulkeminen sama matka pyörällä. (Riku Rantala ja 100 kysymystä ilmastosta, 2021) Kimppekyydillä on siis suorien hyötyjen lisäksi myös epäsuoria, mutta merkittäviä, hyötyjä, joiden vuoksi olisi sen yleistymisen suuresti hyödyksi myös ympäristölle.

6 JOHTOPÄÄTÖKSET JA YHTEENVETO

Jakamistalous on laaja ja vielä hyvin tuntematon käsite. Tässä työssä tutustuttiin jakamistalouden pariin rajaamalla aihe liikenteen ympärille. Työssä perehdyttiin jakamistalouteen yleisesti, siihen, miten se näkyy liikenteessä, sekä tarkemmin sen vaikutuksiin nimenomaan liikenteen näkökulmasta.

Jakamistalous on nykymaailmaan sijoittuvaa taloutta, joka pyrkii edistämään kulutusta kestävämpään suuntaan. Materiaaleja ei ole loputtomasti, jonka vuoksi nykyisestä omistamisen kulttuurista tulee päästä irti ja siirtyä enemmän palvelukeskeiseen ajatteluun. Liikenteen osalta tähän sisältyy ajatus yhteisessä käytössä olevista yhteiskäyttöautoista tai jaetuista kilometreistä kimppakyytejä hyväksi käyttäen.

Yhteiskäyttöpalvelut ovat jo näkyviä Suomen kaupunkikuvassa, mutta niiden yleistyminen suurille käyttäjämäärille on hyvin hidasta. Yhteiskäyttöpalveluita on monia olemassa ja erityisesti muut kuin yhteiskäyttöautot, esimerkiksi sähköpotkulaudat sekä kaupunkipyörät, ovatkin jo suuressa käytössä suurimmissa kaupungeissa. Yhteiskäyttöautojen yleistyminen on kuitenkin vielä vähäistä ja tulevaisuudessa esimerkiksi taloyhtiöillä sekä työyhteisöillä on suuri vastuu yhteiskäyttöautojen suosion kasvattamisessa.

Kimppakyydit ovat monille jo tuttuja esimerkiksi naapuruston, kollegojen tai harrastusryhmien kanssa. Kimppakyytejä hyödynnetäänkin paljon, mutta palveluna on kimppakyydit vielä hyvin alkeellisella tasolla. On vain muutamia palveluita, jonka kautta kimppakyytejä voi tarjota tai hakea. Suuressa roolissa kimppakyytien sopimisessa on erilaiset ryhmät, kuten esimerkiksi Facebook-ryhmät. Ryhmät ovat kuitenkin osittain ongelmallisia yhteisten pelisääntöjen ja sitä kautta luottamuksen puuttumisen vuoksi. Palveluilla voitaisiin tuoda kimppakyyteihin selvät säännöt, jotta myös tuntemattomien on turvallista ja luontaista ottaa kimppakyydit osaksi omaa arkeaan.

Sekä yhteiskäyttöpalveluilla että kimppakyydeillä on selvästi positiivisia vaikutuksia niin käyttäjän kuin ympäristön näkökulmasta. Käyttäjälle palveluilla pyritään tuomaan uusi mahdollisuus liikkumiseen ilman omaa autoa. Esimerkiksi, jos julkisilla liikkuminen sijainnin tai vaikkapa tavaroiden paljouden vuoksi on mahdotonta, voi yhteiskäyttöautot

tai kimppakyydit olla sopiva valinta. Palvelut tuovat käyttäjille myös huomattavasti halvemman tavan liikkua helposti ja vaivattomasti arkielämässä.

Ympäristövaikutuksia palveluilla on niin suoria kuin epäsuoriaakin. Liikenteen päästöt koostuvat karkeasti autojen rakentamisvaiheen päästöistä, polttoaineen valmistuksen päästöistä sekä ajettaessa muodostuvista polttoaineen palamisen aiheuttamista päästöistä. Näistä kaikkiin tuovat yhteiskäyttöautot ja kimppakyydit parannuksen, sillä näiden palveluiden yleistyttyä tulee liikenteessä liikkumaan vähemmän vanhoja ja saastuttavia autoja. Yhteiskäyttöautot antavat mahdollisuuden yhteisöille käyttää esimerkiksi uudehkoja sähköautoja polttomoottorin sijaan kulut tasaisesti monelle osapuolelle jakaen. Kokonaisuutena palveluiden tuominen osaksi liikennettä on nykypäivää ja tulee tulevaisuudessa olemaan suurempi osa yhä useamman arkea.

LÄHDELUETTELO

Apple inc., 2021. iPhoneen käyttöopas, Kimppakyydin tilaaminen iPhone Kartat-apissa. [Verkkodokumentti]. Suomi: Apple inc. Saatavilla: <https://support.apple.com/fi-fi/guide/iphone/ipha43b20c62/ios> [Viitattu 3.5.2021].

Coreorient, 2021. PiggyBaggy, Palvelun käyttö yhteisössä. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://www.piggybaggy.com/kumppaneille/> [Viitattu 3.5.2021].

BloxCar, 2017. Blox Car, BloxCar on edullinen, helppo ja ennen kaikkea turvallinen autojen vertaisvuokrauspalveluja tarjoava yritys. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://bloxcar.fi/fi/company> [Viitattu 15.3.2021].

Digia, 2021. Käyttötapauskohtaiset ominaisuudet, Kimppakyyti-pilotti. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: https://businessstampere.com/wp-content/uploads/2020/04/digia_kimppakyyti_konsepti_122019v2.pdf [Viitattu 3.5.2021].

Haapasalo, K., 2020. Perille asti, Metropolia. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Metropolia Ammattikorkeakoulu. Saatavilla: https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/297453/2020_TAITO_45_perille_asti.pdf?sequence=2&isAllowed=y [Viitattu 3.5.2021].

Harmaala, M., Toivola, T., Faehnle, M., Manninen, P., Mäenpää, P., Nylund, M, 2017. Jakamistalous. Helsinki: Alma Talent Oy, 184 s. ISBN 978-952-14-3226-2.

HSL Helsingin seudun liikenne, 2013. Autojen yhteiskäytön edistäminen Helsingin seudulla, HSL. [Verkkodokumentti]. Helsinki: HSL Helsingin seudun liikenne. Saatavilla: https://www.motiva.fi/files/10426/Autojen_yhteiskayton_edistaminen_Helsingin_seudulla_HSL.pdf [Viitattu 8.5.2021].

Huovinen, J., 2017. Kotimaa, Yksi yhteiskäyttöauto voi korvata jopa 25 omistusautoa – autojen yhteiskäyttöä kokeillaan Tampereella. [Verkkodokumentti]. Aamulehti.

Saatavilla: <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000007400225.html> [Viitattu 8.5.2021].

Konttinen, J., 2019. Tieto&Trendit, Liikennepolitiikka ilmastopolitiikan välineenä. [Verkkodokumentti]. Tilastokeskus. Saatavilla: <https://www.stat.fi/tietotrendit/artikkelit/2019/liikennepolitiikka-ilmastopolitiikan-valineena/> [Viitattu 3.5.2021].

Kurvinen, M., 2010. Kimppakyytien säännöt askarruttavat. [Verkkodokumentti]. Oulu: Kaleva. Saatavilla: <https://www.kaleva.fi/kimppakyytien-saannot-askarruttavat/2257175> [Viitattu 8.5.2021].

Lahti, V., Selosmaa J., 2013. Kaikki jakoon, Kohti uutta yhteisöllistä taloutta. Keuruu: Otavan Kirjapaino Oy, 195 s. ISBN 978-951-796-937-6.

Luode, L., 2019. Toisilleen tuntemattomien ihmisten välinen luottamus jaetuissa autokyydeissä. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Helsingin yliopisto. Saatavilla: https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/309328/Luode_Eveliina_Pro_gradu_2019.pdf?sequence=2 [Viitattu 8.5.2021].

Luoma, T., 2021. Harrastaminen tuo hyvinvointi – kuljettaminen tärkeässä roolissa. [Verkkodokumentti]. Kyytiin2 -hanke. Saatavilla: <https://www.kyytiin2.fi/yleinen/harrastusryhmat-panostavat-yhteisiin-kuljetuksiin/#more-718> [Viitattu 4.5.2021].

Liiga, 2021. Tehdään kiekosta kestävämpää, Liigan ympäristöohjelma. [Verkkodokumentti]. Liiga. Saatavilla: <https://ymparistoohjelma.liiga.fi> [Viitattu 13.4.2021].

Liikennevirasto, 2018. Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä, Yhteiskäyttöautojen potentiaali ja vaikutukset käyttäjänäkökulmasta. [Verkkodokumentti]. Saatavilla https://julkaisut.vayla.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf [Viitattu 9.2.2021].

Liikenne- ja viestintäministeriö, 2020. Tieliikenteen päästöt laskussa 2020 – uusia toimia tarvitaan yhä. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <https://www.lvm.fi/-/tieliikenteen-paastot-laskussa-2020-luvulla-uusia-toimia-tarvitaan-yha-1166678> [Viitattu 8.5.2021].

Milo, R., 2020. The Mass of Human-Made Materials Now Equals the Planet's Biomass. [Verkkodokumentti]. Israel: Weizmann Institute of Science. Saatavilla: <https://wiswander.weizmann.ac.il/environment/mass-human-made-materials-now-equals-planet's-biomass> [Viitattu 8.5.2021].

Motiva, 2020. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Motiva. Saatavilla: https://www.motiva.fi/ratkaisut/kestava_liikenne_ja_liikkuminen/nain_liikut_viisaasti/kimppakyyti [Viitattu 4.5.2021].

MyXline, 2021. MyXline, Toimita tänään. [Verkkodokumentti] Saatavilla: <https://myxline.fi/#header> [Viitattu 13.4.2021].

Parviala, A., 2020. OP:n yhteikäyttöautojen taru päättyi – pankki luovuttaa kolmen vuoden yrittämisen jälkeen ja pistää ison läjän autoja myyntiin. [Verkkodokumentti]. Yle. <https://yle.fi/uutiset/3-11184635> [Viitattu 8.5.2021].

Perkiö, B., 2020. GoMore on vihdoin Suomessa. [Verkkodokumentti]. <https://gomore.fi/blog/gomore-autonvuokraus-suomeen> [Viitattu 8.5.2021].

Riku Rantala ja 100 kysymystä ilmastosta, 2021. Riku Rantala ja 100 kysymystä ilmastosta, Liikenne. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://www.100kysymysta.fi/liikenne> [Viitattu 8.5.].

Räisänen, J., Ojala, A., Tuovinen, T., 2020. Journal of Cleaner Production, Building trust in the sharing economy: Current approaches and future considerations. [Verkkoartikkeli].

Shaheen, S., Cohen, A., Bayen, A., 2018. The benefits of carpooling. [Verkkodokumentti]. University of California. Saatavilla: <https://escholarship.org/content/qt7jx6z631/qt7jx6z631.pdf> [Viitattu 8.5.2021].

Shareit.global Oy, 2019. Providing smart mobility solutions for operators in sharing economy, Get more renters through the collaborator network. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://shareit.fi> [Viitattu 8.5.2021].

Skipperi, 2021. Käytössäsi on satoja veneitä kuukausimaksulla. Nauti vaivattomasta veneilystä. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://www.skipperi.fi> [Viitattu 22.3.2021].

Suomen kaupunkiautot Oy, 2020a. CCC yrityksenä. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Suomen kaupunkiautot. Saatavilla: <https://citycarclub.fi/fi/ccc-yrityksenä> [Viitattu 23.2.2021].

Suomen kaupunkiautot Oy, 2020b. Taloyhtiöt ja yritykset. [Verkkodokumentti]. Helsinki: Suomen kaupunkiautot. Saatavilla: <https://citycarclub.fi/fi/taloyhtiöt-ja-yritykset> [Viitattu 23.2.2021].

VOI, 2021. Voi technology. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://www.voiscooters.com/fi/voi-technology/> [Viitattu 28.3.2021].

Whim, 2021. Experience the seamless way to move around. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://whimapp.com/helsinki/en/> [Viitattu 8.5.].

24 Rental Network Oy, 2021. Liikuttaa ihmisiä ja tavaroita vuorokauden ympäri. [Verkkodokumentti]. Saatavilla: <https://www.24rent.fi/wp-content/uploads/2018/05/24-Rental-Network-info-medialle.pdf> [Viitattu 15.3.2021].